

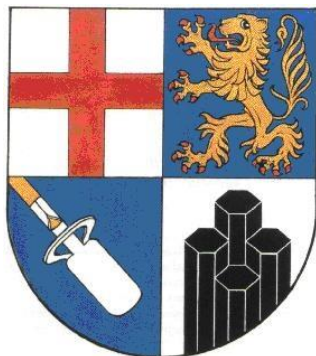
# Aktionsplan

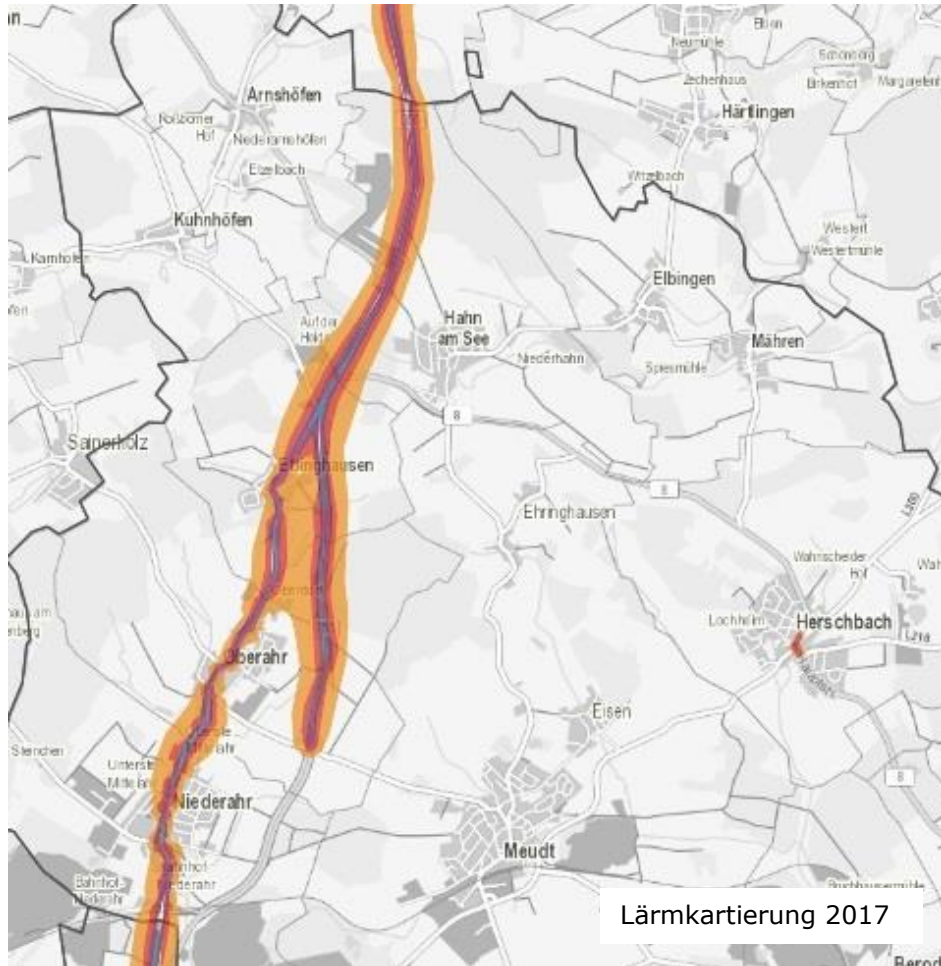
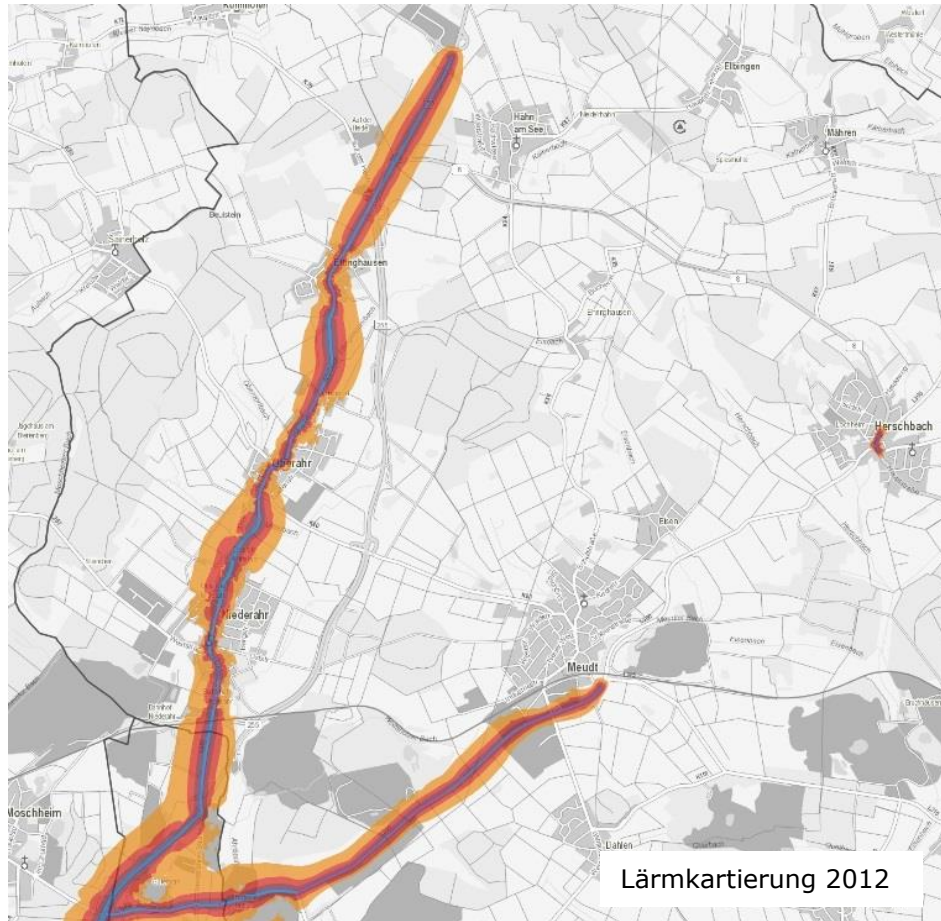
gemäß

§ 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz

der

## Verbandsgemeinde Wallmerod





## Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines .....	4
1.1	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind .....	4
1.2	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde .....	5
1.3	Rechtlicher Hintergrund .....	5
1.4	Geltende Grenzwerte .....	6
2	Bewertung der Ist-Situation.....	8
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	8
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind .....	9
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen .....	11
3	Maßnahmeplanung .....	13
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	13
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	15
3.3	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre .....	17
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen .....	18
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	18
4	Formelle und finanzielle Informationen .....	19
4.1	Datum der Aufstellung des Aktionsplans.....	19
4.2	Datum des Abschlusses des Aktionsplans .....	19
4.3	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen.....	19
4.4	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans .....	20
4.5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans .....	20
4.6	Weitere finanzielle Informationen.....	20
4.7	Link zum Aktionsplan im Internet.....	21

## **1 Allgemeines**

### **1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind**

Auf halbem Weg zwischen den Ballungszentren Köln und Frankfurt liegt im östlichen Bereich des Westerwaldkreises die Verbandsgemeinde Wallmerod. Zur Verbandsgemeinde Wallmerod gehören 21 Ortsgemeinden. Sitz der Verbandsgemeindeverwaltung ist die Ortsgemeinde Wallmerod. Auf einer Fläche von 8.293 ha erstreckt sich die Verbandsgemeinde von der hessischen Landesgrenze im Osten bis zur Verbandsgemeinde Würges im Westen. Nördliche Nachbarn sind die Verbandsgemeinden Westerburg und Selters, während im Süden die Verbandsgemeinde Montabaur angrenzt. In der Verbandsgemeinde Wallmerod wohnen rd. 14.800 Einwohner in rd. 6.500 Wohnung in ca. 5.000 Gebäuden. Mit Gemeinden zwischen 150 und 2.100 Einwohnern ist die Verbandsgemeinde Wallmerod ländlich geprägt.

Auch wenn keine Autobahnen oder Haupteisenbahnstrecken die Verbandsgemeinde Wallmerod durchqueren, ist das Verbandsgemeindegebiet dennoch verkehrsgünstig gelegen. Die A 3 ist über die Anschlussstellen Montabaur oder Diez/Wallmerod gut und schnell zu erreichen. Über die nahegelegenen ICE-Bahnhöfe in Montabaur oder Limburg gelangt man mit dem Zug in das Rhein-Main-Gebiet oder den Bereich Köln/Bonn in einer halben Stunde. Die lokale Bahnlinie 3731 (Staffel-Siershahn) wird noch für den Personenverkehr genutzt. Haltepunkte sind in den Gemeinden Steinefrenz und Dreikirchen. Nur noch für den Güterverkehr genutzt wird die Bahnlinie 3747 von Wallmerod nach Montabaur.

Innerhalb der Verbandsgemeinde Wallmerod sind die beiden Bundesstraßen B 255 (Nord-Süd-Achse) und B 8 (Ost-West-Achse) die Hauptverkehrsadern. Auch die Landesstraße L 300, die den Bereich Westerburg an die B 255 anbindet, hat sich als wichtiger Straßenzug etabliert. Ansonsten komplettieren die L 267, die L 314, die L 315, die L 316 und die L 317 sowie diverse Kreisstraßen das überörtliche Straßennetz in der Verbandsgemeinde Wallmerod.

Als Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (nachfolgen „EU-Umgebungslärmrichtlinie“ genannt) gelten von den in der Verbandsgemeinde Wallmerod vorhandenen öffentlichen Straßen lediglich die B 255 (Kartierung 2012 und 2017), ein kurzer Streckenabschnitt der B 8 (Kartierung 2012 und 2017) sowie ein Streckenabschnitt L 300 (Kartierung 2012).

## 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Für die Aktionsplanung in der Verbandsgemeinde Wallmerod ist die

Verbandsgemeindeverwaltung Wallmerod

Gerichtsstr. 1

56414 Wallmerod

Telefon: 0 64 35 / 5 08 – 0

Telefax: 0 64 35 / 5 08 – 750

E-Mail: [poststelle@wallmerod.de](mailto:poststelle@wallmerod.de)

Internet: [www.wallmerod.de](http://www.wallmerod.de)

Gemeindeschlüssel: 0714308000

zuständig.

## 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47 a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Diese Verpflichtung gilt für Orte in der Nähe von Ballungsräumen, Großflughäfen, Haupteisenbahnstrecken und Hauptverkehrsstraßen. Für die Verbandsgemeinde Wallmerod ergibt sich eine Betroffenheit nur aus dem Aspekt der Hauptverkehrsstraßen. Als Hauptverkehrsstraßen gelten aufgrund der Legaldefinition in § 47 b Nr. 3 BImSchG Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Das entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von 8.219 Kraftfahrzeugen.

Zur Beurteilung der jeweiligen Verkehrsmenge wird in Rheinland-Pfalz standardmäßig auf das vom Landesbetrieb Mobilität (nachfolgend „LBM“ genannt) erhobene Datenmaterial im Rahmen der Verkehrshaupterhebung (2011 und 2015) zurückgegriffen. Ausgehend von diesen Daten hat das Land Lärmkarten erstellen lassen. Die erste Kartierung der Hauptverkehrsstraßen mit mindestens drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Tag ist in 2012 erfolgt. Diese Kartierung wurde 2017 fortgeschrieben.

In der Verbandsgemeinde Wallmerod wurden aufgrund der vom LBM ermittelten Verkehrszahlen 3 Bereiche in die Lärmkartierung 2012 aufgenommen:

- B 255 alt (Ortsdurchfahrten der Gemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen)
- B 8 (Knotenpunkt B 8/L 300 in Herschbach (Oberwesterwald))
- L 300 (Teilstück der Ortsumgehung Meudt von der Gemarkungsgrenze Meudt aus Richtung Boden kommend bis zum Abzweig L 315 in Richtung Berod b. W.)

Bei der Fortschreibung in 2017 sind nur noch 2 Bereiche in die Lärmkartierung aufgenommen worden:

- B 255 alt (Ortsdurchfahrten der Gemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen) und der Teilbereich der B 255 neu von der Anschlussstelle Oberahr bis zum Hahner Stock
- B 8 (Knotenpunkt B 8/L 300 in Herschbach (Oberwesterwald))

Die EU vertritt die Auffassung, dass immer dann Lärmaktionspläne aufzustellen sind, wenn eine Ausweisung in der Lärmkartierung erfolgt ist.

Allerdings gilt diese Verpflichtung nur für die kartierten Bereiche. Demzufolge fallen mögliche Lärmbeeinträchtigungen auf allen anderen klassifizierten Straßen und Gemeindestraßen sowie die Zuglinien in der Verbandsgemeinde Wallmerod nicht in den Anwendungsbereich der Lärmaktionsplanung.

Ebenfalls unberücksichtigt bleibt Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

#### **1.4 Geltende Grenzwerte**

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und -richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (vgl. „Hinweise zur Lärmkartierung“ der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz in der Fassung vom 09.03.1997 – nachfolgend „LAI-Hinweise“ genannt).

Anwendungsbereich  Nutzung	Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes <sup>1</sup>  Bei der <b>Lärmsanierung im Schienenverkehr</b> werden die unveränderten Immissionsgrenzwerte herangezogen (Angaben in Klammern) <sup>2</sup>		Grenzwerte für den <b>Neubau</b> oder die <b>wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen</b> (Lärmvorsorge) <sup>3</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>4</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	67 (70)	57 (60)	57	47	45	35
reine Wohngebiete	67 (70)	57 (60)	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	67 (70)	57 (60)	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69 (72)	59 (62)	64	54	60	45
Gewerbegebiete	72 (75)	62 (65)	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

<sup>1</sup> Die Auslösewerte (früher Immissionsgrenzwerte) in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 für die Lärmsanierung wurden 2010 um 3 dB(A) abgesenkt. Mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 26.05.2010 wurde dies auch in Rheinland-Pfalz umgesetzt.

<sup>2</sup> Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

<sup>3</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>4</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Kartierung 2012:

Geschätzte Zahl der an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB (A)	Belastete Menschen - Straßenlärm	L <sub>Night</sub> dB (A)	Belastete Menschen - Straßenlärm
über 55 bis 60	1.732	über 50 bis 55	1.409
über 60 bis 65	1.421	über 55 bis 60	1.963
über 65 bis 70	2.127	über 60 bis 65	1.916
über 70 bis 75	1.533	über 65 bis 70	469
über 75	159	über 70	0
Summe	6.972	Summe	5.757

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen,  
Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	2,22	3290	1	0
> 65	0,56	1802	1	0
> 75	0,09	75	0	0

Kartierung 2017:

Geschätzte Zahl der an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB (A)	Belastete Menschen - Straßenlärm	L <sub>Night</sub> dB (A)	Belastete Menschen - Straßenlärm
über 55 bis 60	219	über 50 bis 55	143
über 60 bis 65	132	über 55 bis 60	145
über 65 bis 70	129	über 60 bis 65	75
über 70 bis 75	53	über 65 bis 70	2
über 75	0	über 70	0
Summe	533	Summe	365

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen,  
Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	2,5	275	1	0
> 65	0,59	94	1	0
> 75	0,08	0	0	0

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, wenn die Lärmkartierung ein „Lärmproblem“ identifiziert. Ein solches liegt zumindest dann vor, wenn mehr als nur einzelne Wohngebäude, Schulen, Krankenhäuser oder Kindertagesstätten entsprechend hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Die WHO (Guide Noise Guidelines für Europe, 2009) schlägt zum Schutz vor Gesundheitsbeeinträchtigungen die folgenden Lärmgrenzwerte (außen) für die Nacht vor:

kurzfristig	$L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$
mittel- und langfristig	$L_{\text{Night}} = 40 \text{ dB(A)}$

Zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen sollte ein 24h-Tagespegel von  $L_{\text{DEN}} = 65 \text{ dB(A)}$  möglichst kurzfristig unterschritten werden.

Zur Vermeidung von erheblichen Belästigungen sollte langfristig der  $L_{\text{DEN}} = 55 \text{ dB(A)}$  möglichst unterschritten werden.

In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln oberhalb von  $L_{\text{DEN}} = 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{\text{Night}} = 50 \text{ dB(A)}$  dargestellt.

### Kartierung 2012:

In der Lärmkartierung 2012 sind für die Verbandsgemeinde Wallmerod ausgewiesen:

3.819	Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt ( $> L_{\text{DEN}} 65 \text{ dB(A)}$ )
4.348	Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt ( $> L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$ )
5.240	Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt ( $> L_{\text{DEN}} 60 \text{ dB(A)}$ )
5.757	Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt ( $> L_{\text{Night}} = 50 \text{ dB(A)}$ )
6.972	Menschen sind ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt ( $> L_{\text{DEN}} 55 \text{ dB(A)}$ )

Würden diese Angaben so zutreffen, wären nahezu 50 % der Bewohner der Verbandsgemeinde Wallmerod von ganztägigen Belastungen/Belästigung im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie betroffen. Im kreisweiten Vergleich der Betroffenheit läge damit die Verbandsgemeinde Wallmerod auf Platz 2 hinter der Verbandsgemeinde Montabaur und noch vor den bedeutend städtischer geprägten Verbandsgemeinden Wirges, Höhr-Grenzhausen oder Rennerod.

Ausweislich der Lärmkarten sind allerdings nur die Gemeinden Niederahr, Oberahr, Ettinghausen, Meudt und Herschbach (Oww.) und auch dort auch nicht alle Anwohner betroffen. Laut Auswertung der Einwohnerzahlen zum Zeitpunkt Kartierung 2012 wiesen die betroffenen Gemeinden die folgenden Einwohnerzahlen auf:

Niederahr	819
Oberahr	546
Ettinghausen	324
Herschbach (Oww.)	927
Meudt	1.881
Summe	4.497

Da die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen (6.972) die Anzahl der überhaupt verfügbaren Einwohner (4.497) übersteigt, sind die Daten aus der Lärmkartierung 2012 nicht valide. Eine Rückfrage beim Landesamt für Umwelt hat ergeben, dass es bei der Lärmkartierung 2012 zum Teil zu fehlerhaften Zuordnungen der Einwohner zu den kartierten Bereichen gab.

Anzumerken ist noch, dass die Grundschule in Niederahr laut der Landeserhebung mit > 65 dB(A) belastet sein soll. Dabei geht die Kartierung offenbar davon aus, dass die Grundschule noch in dem früheren Standort an der Hauptstraße beheimatet ist. Denn der seit 2000 in Betrieb befindliche Standort in der Niederahrer Oststraße 13 lag schon zum Zeitpunkt der Lärmkartierung 2012 nicht in einem kartierungsrelevanten Bereich.

Insofern können für die Verbandsgemeinde Wallmerod die einwohnerbezogenen Daten der Lärmkartierung 2012 nicht als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden.

Anhand der Lärmkarten lässt sich für die Ortsgemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen allenfalls eine hälftige Betroffenheit feststellen. In der Gemeinde Herschbach (Oww.) sind schätzungsweise 5 % des Ortes betroffen, während in Meudt in Nähe der Ortsumgehung keine Wohnbebauung betroffen ist. Ausgehend von den erhobenen Einwohnerzahlen sind bei den getroffenen Annahmen nur schätzungsweise 892 Menschen betroffen, unklar allerdings in welcher Intensität. Ausgehend von diesem Wert wäre die Verbandsgemeinde Wallmerod im Kreisvergleich nach der Verbandsgemeinde Selters am zweitgeringsten betroffen. Dieses Szenario ist weitaus realistischer.

Hinzu kommt noch, dass sich aus der Perspektive 2012 durch den geplanten Bau der B 255-Ortsumgehung von Niederahr bis zum Hahner Stock die Betroffenheit der Ortslagen Niederahr, Oberahr und Ettinghausen deutlich reduzieren wird. Realistisch ist schon damals gewesen, dass in den Ortslagen dann sogar überhaupt keine Kartierungsrelevanz mehr gegeben sein könnte.

Insofern ist es vertretbar gewesen, weitere Betrachtungen und Festlegungen erst zu treffen, wenn die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 vorliegen.

Kartierung 2017:

In der Lärmkartierung 2017 sind für die Verbandsgemeinde Wallmerod ausgewiesen:

182	Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt ( $> L_{DEN} 65 \text{ dB(A)}$ )
222	Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt ( $> L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ )
314	Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt ( $> L_{DEN} 60 \text{ dB(A)}$ )
365	Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt ( $> L_{Night} = 50 \text{ dB(A)}$ )
533	Menschen sind ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt ( $> L_{DEN} 55 \text{ dB(A)}$ )

Vergleicht man die in 2017 ermittelte Betroffenheit mit den Ergebnissen aus 2012, ist die Betroffenheit um mehr als 90 % zurückgegangen. Das hat zum einen die Ursache darin, dass offenbar die Unstimmigkeiten in der Zuordnung der Einwohner gelöst worden ist. Andererseits ist auch an der Ortsumgehung der B 255 weiter gebaut worden. Zum Zeitpunkt der Verkehrshaupterhebung 2015 war das nördliche Teilstück von der Anschlussstelle Oberahr bis zum Hahner Stock für den Verkehr freigegeben, was schon einmal zu einer teilweisen Entlastung der Ortslagen von Oberahr und Ettinghausen geführt hat.

Der Wegfall der L 300-Betroffenheit in der Ortsgemeinde Meudt hat quasi keine praktische Relevanz, da in dem 2012 kartierten Bereich keine Wohnbebauung betroffen war.

Im Grunde genommen bestätigen die Zahlen die Einschätzung, die weiter oben zu den Zahlen aus 2012 getroffen wurde. Anhand der Daten aus 2017 ergibt sich für die Verbandsgemeinde Wallmerod bezogen auf den Westerwaldkreis die zweitgeringste Betroffenheit.

### **2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen**

Erhebungen des LBM haben eine Betroffenheit in den nachfolgenden Bereichen ergeben, deren Intensität erst seit der Erhebung 2017 zuverlässig beurteilt werden kann (siehe Ausführungen zu 2.2):

- a) B 255 alt (Ortsdurchfahrten der Gemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen)
- b) B 8 (Knotenpunkt B 8/L 300 in Herschbach (Oberwesterwald))
- c) L 300 (Teilstück der Ortsumgehung Meudt von der Gemarkungsgrenze Meudt aus Richtung Boden kommend bis zum Abzweig L 315 in Richtung Berod b. W.)

Zu a:

Zu den vom Verkehrslärm zweifelsohne am stärksten betroffenen Gemeinden in der Verbandsgemeinde Wallmerod gehörten die Ortsgemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen aufgrund ihrer Lage an der B 255. Diese für die Region verkehrswichtige Achse durchquert die Verbandsgemeinde Wallmerod in nord-südlicher Richtung. Die B 255 verbindet die Räume Koblenz und Gießen und ist ein wichtiger Zubringer zur A 3. Verkehrsuntersuchungen haben schon Ende der 1990er Jahre ergeben, dass der Ausbauzustand der B 255 in den Ortslagen der besagten Gemeinden das Verkehrsaufkommen in vielen Bereichen nicht mehr bewältigen kann. Prognosen sagten für das Jahr 2015 sogar eine Verkehrsbelastung von 23.000 Kfz/24 h voraus. Innerhalb dieser Verkehrsmenge ist mit rd. 20% ein verhältnismäßig hoher Anteil von Schwerlastverkehr ermittelt worden. Durch diese hohen Verkehrsmengen sind die Bewohner der Ortsdurchfahrten von Niederahr, Oberahr und Ettinghausen ständigen und unzumutbaren Lärm- und Abgasemissionen ausgesetzt gewesen.

Zu b:

Die B 8 ist von der Verkehrsbelastung her nicht mit der B 255 zu vergleichen. Dort alleine werden nicht die Verkehrsmengen erreicht, die zu einer Kartierungsrelevanz führen. In der Ortsgemeinde Herschbach (Oww.) allerdings kommen zu der B 8 noch die Verkehrsströme der L 300 hinzu, die den Raum Westerburg an die Kreisstadt Montabaur anbindet. In einem Teilbereich von ca. 100 m ergibt sich durch Addition beider Verkehrsströme eine Kartierungsrelevanz. Die größte Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung ergibt sich hier im Berufsverkehr morgens und abends. Aufgrund der vorhandenen Kreuzungs- und Verkehrssituation (Vorfahrtsstraßenregelung) stockt der Verkehr auf der wartepflichtigen L 300 und verursacht dort längere Rückstaus.

Zu c:

Die L 300 auf dem Teilstück der Ortsumgehung Meudt von der Gemarkungsgrenze Meudt aus Richtung Boden kommend bis zum Abzweig L 315 in Richtung Berod b. W. ist aufgrund des Verkehrsaufkommens 2012 zwar kartierungsrelevant gewesen, in der praktischen Relevanz gegenüber den beiden anderen Bereichen aber eher gering. Mit der Realisierung der L 300-Ortsumgehung Meudt ist der Ort spürbar und nachhaltig von Verkehrslärm entlastet worden. Gleichzeitig wurde die Möglichkeit eröffnet, die L 300 für die Gewerbeentwicklung der Gemeinde zu nutzen. So wurden am Ortsrand von Meudt zur L 300 hin das Gewerbegebiet „Benzstraße“ sowie auf der gegenüberliegenden Seite der L 300 das Gewerbegebiet „Daimlerstraße“ erschlossen. Im Bereich des früheren Bahnhofsgeländes (Bahnhofstraße und Industriestraße) gab es schon eh und je eine gewerblich geprägte Nutzung. In der Kartierung 2012 werden jene Bereiche zum Teil von den berechneten Lärmbändern durchzogen. Gebäude liegen nur in dem Lärmband zwischen 55 und 60 dB(A). Bei diesen Gebäuden handelt es sich um Nichtwohngebäude. Insofern ist keine Wohnbevölkerung betroffen. Daher gibt es in besagtem Bereich kein Lärmproblem und auch keine verbesserungsbedürftige Situation im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Bei der Kartierung 2017 weist dieser Bereich auch keine Betroffenheit mehr aus und findet sich folglich in den Lärmkarten nicht mehr wieder.

### 3 Maßnahmeplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

##### Zu a:

Aufgrund der unter Ziff. 2.3 beschriebenen Belastungssituation in den Ortsgemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen hat das Land Rheinland-Pfalz vertreten durch das damalige Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen eine Planung für eine Ortsumgehung der besagten Ortschaften erstellt, die am 30. Dezember 1999 planfestgestellt wurde. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hat der Straßenbaulastträger die nach Inbetriebnahme der geplanten Neubaustrecke zu erwartenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche überprüft. Die Untersuchung der Lärmsituation hat ergeben, dass der Straßenbaulastträger zur Durchführung von aktiven Schallschutzmaßnahmen verpflichtet ist. Im Planfeststellungsbeschluss wurde deshalb unter Ziff. 20 als Auflage verfügt, dass der notwendige Lärmschutz in Form von aktiven Maßnahmen (aktive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen an der Straße, d. h. Lärmschutzwälle und -wände) durch einen Lärmschuttwall bei Bau-km 6+420 bis 6+880 in Höhe von 5,50 m über Gelände sicherzustellen ist. Die Notwendigkeit von zusätzlichen bzw. ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen wurde nicht gesehen. Begonnen wurde mit den Bauarbeiten zu der 5,7 km langen Umgehungsstraße mit dem Spatenstich am 17.08.2007. Im Jahr 2012 ist ein erster Streckenabschnitt von 1,4 km für den Verkehr freigegeben worden. Damit war der Anfang auf dem Weg zu einer dauerhaften und spürbaren Lärmverbesserung der Anwohner gemacht. Da eine nachhaltigere Maßnahme als der zügige Bau der Umgehungsstraße nicht gegeben ist, sind aus der Perspektive 2012 andere Lärmschutzmaßnahmen nicht gleichermaßen zielführend gewesen.

Gegenüber der Kartierung 2012 hat sich die Situation noch einmal verbessert. Da der Kartierung 2017 Verkehrsdaten aus dem Jahr 2015 zugrunde liegen, geben diese noch nicht den tatsächlichen Ausbauzustand wieder. In 2015 war nämlich nur der nördliche Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Oberahr bis zum Hahner Stock für den Verkehr freigegeben. Das hat zwar zu einer teilweisen Entlastung geführt, aber das mögliche Optimierungspotential noch nicht vollständig ausgeschöpft. Viele Verkehrsteilnehmer haben für sich die Entscheidung getroffen, dass die teilfreigegebene Strecke keine bedeutsame Zeitersparnis mit sich bringt, da ab der Anschlussstelle Oberahr wieder über die Engstelle K 23 zur alten Trassen gefahren werden musste und an der Einmündung eine Haltepflicht bestand.

Seit der vollständigen Fertigstellung der B 255-Umgehung und der Freigabe für den Verkehr am 28.11.2016 entfaltet der Straßenzug die zugeordnete Wirkung. Durch die Ortslagen rollt überwiegend nur noch Zielverkehr. In Niederahr kommt über die L 267-Anbindung der Verkehr hinzu, der die Ortslage Niederahr nutzen muss, um zur B 255 neu zu gelangen. Entsprechend der aktuellen Verkehrsbedeutung wurde die frühere Trasse der B 255 Ortsdurchfahrt abgestuft (L 267 bis Einmündung Ötzingen, danach K 176).

Eigene Verkehrsmessungen der Verbandsgemeinde Wallmerod Ende Mai/Anfang Juni 2018 haben für die jeweiligen Gemeinden folgende Verkehrsstärken ermittelt:

Ettinghausen: 1.270 Fahrzeuge/24h  
 Oberahr: 2.329 Fahrzeuge/24h  
 Niederahr: 4.442 Fahrzeuge/24h

Ausgehend von diesen Daten ergäbe sich aktuell für die Ortslagen der Gemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen keine Kartierungsrelevanz mehr. Dies ist besonders zu erwähnen für die Ortsgemeinde Ettinghausen, weil die Betrachtung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 ein anderes Bild der Betroffenheit vermittelt.

Durch die B 255-Ortsumgehung konnte für die Gemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen die Lärmsituation insgesamt erheblich verbessert und die Lebensqualität erhöht werden.

Bei dieser Bewertung wird nicht verkannt, dass im Zuge der Bürgerbeteiligung vereinzelt Anwohner durch die neue Trassenführung der B 255 für sich persönlich eine im Vergleich zu früher höhere subjektive Lärmbetroffenheit geltend gemacht haben. Diese ergibt sich allerdings nicht durchgängig, sondern ist abhängig von der jeweiligen Windrichtung. Im Zuge der Anhörung wurden folgende Anmerkungen zu den betroffenen Bereichen gemacht:

Niederahr:

- Im Bereich des Kleintierdurchlasses in der Flur „Im Röthchen“ (Bauwerk 7) ist der westseitig der Neubaustrecke entlang führende Schutzwall auf einer Länge von ca. 50 m unterbrochen. Nach Angaben verschiedener Anlieger des Luftlinie etwa 500 m entfernten Neubaugebietes „Im Heidenhof“ führt dies zu einer starken Belästigung durch Zisch- und Knallgeräusche, insbesondere zur Sommerzeit und an Wochenenden (Stichwort: Motorräder).
- Im Bereiche des ehemaligen Tonabbaugebietes „Grube Maiwiese“ ist der Lärmschutzwall dorfseitig zu niedrig. Aufgrund des schrägen Querprofils der Trasse an dieser Stelle liegt die Richtungsfahrbahn Rennerod nur noch wenig unterhalb des Scheitelpunktes des Walls, wodurch dieser praktisch seine Wirkung verliert. Der Lärm kann sich ungehindert in Richtung Dorf ausbreiten.

Ettinghausen:



Ausgehend von den Lärmuntersuchungen, die der Neubaustrecke zugrunde liegen, befinden sich diese subjektiven Lärmbetroffenheiten in dem rechtlich zulässigen Rahmen.

Zu b:

Durch die Straßenbaulastträger wurden bislang keine lärmindernden Maßnahmen umgesetzt.

Die Ortsgemeinde Herschbach (Oww.) hat 2014 eine mobile Geschwindigkeitsanzeigetafel beschafft, mit der die Verkehrsteilnehmer die gefahrene Geschwindigkeit angezeigt bekommen. Dahinter steckt u. a. die Zielsetzung, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten den Verkehrsteilnehmern bewusst zu machen und dadurch eine Verstetigung des Verkehrs zu erzielen. Weiterhin soll den Verkehrsteilnehmern eine aktive Rückkopplung gegeben werden (sog. Smiley-Funktion), um so auf die freiwillige Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit präventiv einzuwirken.

Zu c:

Da keine relevanten Lärmprobleme festgestellt wurden, wurden bislang auch keine Maßnahmen zur Lärminderung geplant.

### **3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre**

Zu a:

Durch die Fertigstellung der B 255 wurde die beabsichtigte Optimierung der Lärmsituation in den Ortsgemeinden Niederahr, Oberahr und Ettinghausen erreicht. Deshalb ist nicht davon auszugehen, dass der Straßenbaulastträger in den kommenden 5 Jahren ergänzende Lärminderungsmaßnahmen an der neuen Trasse in Erwägung zieht, zumal die Planfeststellung ausgehend von dem zugrunde liegenden Lärmschutzgutachten hierzu auch keinen Anlass gibt. Die vereinzelt vorgetragene Anregungen und Hinweise sollen aber gesammelt, mit dem Straßenbaulastträger diskutiert und ggf. weiter untersucht werden. Sofern sich hierbei Handlungsbedarf ergeben sollte, ist gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger zu überlegen, wie eine weitere Optimierung erreicht werden kann.

In den nächsten 5 Jahren ist geplant, die Ortsdurchfahrten der besagten Gemeinden entsprechend der aktuellen Verkehrsbedeutung neu zu gestalten. Aktuell läuft hierzu beispielsweise in der Ortsgemeinde Niederahr eine Dorfentwicklungsplanung unter Beteiligung der Bürger. Dabei werden ggf. auch Aspekte einer noch weitergehenden Lärmreduzierung getroffen (z. B. Verbesserung der Seitenräume zugunsten des Fußverkehrs, des Radverkehrs und der Haltestellen, Vergrößerung des Abstandes von der Fahrspur zu den Gebäuden, verkehrsberuhigende Maßnahmen, Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages).

Zu b:

Zur Verbesserung der Lärmsituation im Knotenpunkt B 8/L 300 in Herschbach (Oww.) sind insbesondere folgende Optionen denkbar:

*Kurzfristig:*

- Reduzierung der Geschwindigkeit in dem kartierten Streckenabschnitt auf 30 km/h

Die LAI-Hinweise sehen in der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Lärminderung, wenn die Geschwindigkeitsanordnungen eingehalten werden:

„Die allein mit einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h in der Regel einhergehende Verstärkung bewirkt bis zu 1,5 dB(A) niedrigere Mittelungspegel und bis zu 7 dB(A) geringere Maximalpegel.“

- Änderung der Vorfahrtsregelung zu Gunsten der L 300, um einen günstigeren Verkehrsfluss zu erzielen (Optimierung des Verkehrsflusses)

Nach den LAI-Hinweisen kann durch eine Verstärkung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen eine spürbare Lärminderung erzielt werden, obwohl die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Grund dafür ist, dass das Geräusch gleichmäßiger ist und die besonders belästigenden Pegelspitzen reduziert werden.

*Mittelfristig:*

- Passive Lärmschutzmaßnahmen an den Fenstern der betroffenen Bebauung
- Optimierung des Verkehrsflusses durch einen Kreisverkehrsplatz

Dieser Vorschlag erfolgt aus den gleichen Erwägungen wie bei der oben dargestellten Änderung der Vorfahrtsregelung

- Aufbringung einer neuen lärmarmen Fahrbahndecke (z. B. lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten [LOA 5 D])

Hierzu enthalten die LAI-Hinweise folgende Ausführungen:

„Seit Jahren sind offenporige Asphalte (OPA) zur Lärminderung auf Autobahnen und Bundesstraßen bei höheren zulässigen Geschwindigkeiten gebräuchlich. Neben der akustischen Wirkung hat OPA eine Reihe von anderen positiven Wirkungen, die insbesondere auf seiner Wasserdurchlässigkeit beruhen: Auf der Fahrbahn bildet sich kein Wasserfilm, wodurch Sprühfahnen bei Regen oder gar Aquaplaning deutlich reduziert werden. Zudem bleibt die akustische Wirkung auch bei Nässe zumindest teilweise erhalten. Neue Bauformen haben nunmehr sogar bei niedrigeren Geschwindigkeiten eine erhebliche Lärminderung. Lärmindernde Fahrbahnbeläge, die mit weniger Einschränkungen auch im städtischen Raum verwendbar sind, werden erst seit

einigen Jahren allerdings mit gutem Erfolg erprobt. Die Erfahrungen aus dem Konjunkturpaket II zeigen, dass bei LOA 5D und fachgerechtem Einbau eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) in Ansatz gebracht werden kann.“

*Langfristig:*

- Ortsumgehung Herschbach (Oww.)

Diese Überlegung wurde bereits vor fast 20 Jahren angestoßen und ist seitdem auch schon Bestandteil des Flächennutzungsplanes der Verbandsgemeinde Wallmerod. Darin sind die denkbaren Trassenverläufe von B 8 und L 300 für eine Ortsumgehung skizziert.

Denkbare verkehrsplanerische Lösungsansätze wurden durch den LBM als zuständiger Straßenbaubehörde im Rahmen einer Vorstudie untersucht. Detailbetrachtungen sollen auch für die übrigen Optionen unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Landesbetriebs Mobilität vom 07.08.2018 angestellt werden. Anhand der gewonnenen Erkenntnisse sind die grundsätzlich realisierbaren Maßnahmen vertiefend weiter zu untersuchen, zu planen und anschließend umzusetzen.

Zu c:

Da keine relevanten Lärmprobleme festgestellt wurden, werden keine Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre geplant.

### **3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre**

Die Verbandsgemeinde Wallmerod ist ländlich geprägt. Bei einer Gesamtfläche von 8.293 ha sind nach der Lärmkartierung 2012 gerade einmal 220 ha im Kartierungsumfang enthalten. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass 97 % der Fläche des Verbandsgemeindegebietes nicht im Sinne der EU-Umgebungsärmrichtlinie lärmbelastet ist. Alleine der vorhandene Wald, der als Gebiet der Ruhe und Erholung fungiert, überwiegt mit einer Größenordnung von 2.188 ha nahezu 10fach den lärmkartierten Bereich. Nimmt man noch die landwirtschaftlich genutzte Fläche (4.377 ha) in die Betrachtung, wird der lärmbeeinträchtigte Bereich bei weitem überkompensiert. Die Lärmkartierung 2017 hat zu keiner anderen Einschätzung geführt. Aktuell ist in Bezug auf den Verkehrslärm von einer guten Gesamtsituation auszugehen. Vor diesem Hintergrund wird zunächst auf eine Festsetzung „ruhiger Gebiete“ verzichtet. Die Situation wird aber weiter beobachtet und bei der nächsten Fortschreibung neu bewertet.

### **3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Durch den Bau der B 255-Ortsumgehung, die einen Zeitraum von 9 Jahren einnahm und noch einen deutlich längeren Planungsvorlauf hatte, ist die Belastung durch Verkehrslärm in der Verbandsgemeinde Wallmerod nachhaltig entschärft worden. Deshalb liegt aktuell der Fokus darauf, auch für den punktuell belasteten Streckenabschnitt der B 8 in der Ortsgemeinde Herschbach (Oww.) eine nachhaltige Optimierung zu erreichen. Effektivstes Mittel wäre ohne Zweifel auch hier der Bau einer Ortsumgehung. Die Tatsache, dass ein denkbarer Trassenverlauf in der Flächennutzungsplanung schon seit nahezu 20 Jahren eingestellt ist, ohne dass damit ein Fortgang in ein Planungsverfahren verbunden war, lässt diese Lösung allenfalls als langfristiges Ziel erscheinen. Hier ist es realistischer, dass die zu der Thematik dargestellten kurzfristigen bzw. mittelfristigen Lösungen realisiert werden.

### **3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**

Bei der Schätzung wird davon ausgegangen und, dass die Bewohner der Ortslagen von Niederahr, Oberahr und Ettinghausen aufgrund der zurückgegangenen Verkehrsbelastung nicht mehr der Kartierungspflicht unterliegen. Das wird auch durch das der Planfeststellung zugrunde liegende Lärmgutachten bestätigt. Da die L 300-Umgehung bei Meudt keine Lärmprobleme aufweist, bleibt als neuralgischer Punkt lediglich noch der 100 m lange Teilbereich der B 8 in der Ortslage Herschbach (Oww.) bestehen, bis die Untersuchungen einen gangbaren und nachhaltigen Weg zur Lärmreduzierung aufgezeigt haben.

#### Kartierung 2012:

Aufgrund der weiter oben dargestellten Korrekturbetrachtungen dürften 2012 an sich nur 892 Einwohner im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie betroffen gewesen sein. Die Stärke der Betroffenheit konnte zu diesem Zeitpunkt mangels validem Datenmaterials nicht beurteilt werden.

#### Kartierung 2017:

In der Kartierung 2017 ergibt sich für die Verbandsgemeinde Wallmerod nur noch eine Betroffenheit von 533 Personen. Aufgrund eigener Messungen ist es erwiesen, dass die Ortslagen von Niederahr, Oberahr und Ettinghausen wegen Unterschreitung der geforderten Verkehrsstärke nicht mehr kartierungsrelevant sind. Aufgrund des besser aufbereiteten Datenmaterials bleibt unter Berücksichtigung aktueller Einwohnermeldedaten (Stand 10.06.2018) in der Ortsgemeinde Herschbach (Oww.) eine Anzahl von insgesamt 56 betroffenen Personen übrig.

## **4 Formelle und finanzielle Informationen**

### **4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans**

Mit der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurde am 25.04.2018 begonnen, nachdem zuvor die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 Anfang 2018 bekannt gegeben wurden.

### **4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans**

Der Lärmaktionsplan wurde nach Behandlung in den vorberatenden Ausschüssen in der Sitzung des Verbandsgemeinderates der Verbandsgemeinde Wallmerod am 13.09.2018 beschlossen.

### **4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen**

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde mit den für die Lärmaktionsplanung zuständigen Fachbehörden erörtert. Die dabei erhaltenen Empfehlungen wurden eingearbeitet. In einem nächsten Schritt wurde das Planwerk mit den Ortsbürgermeistern der betroffenen Ortsgemeinden vorberaten.

Daneben wurde der Planentwurf analog zur Verfahrensweise bei Bebauungsplänen öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die Auslegung erfolgte vom 02.07.2018 bis zum 02.08.2018. Auf die Auslegung wurde im Mitteilungsblatt der Verbandsgemeinde Wallmerod vom 29.06.2018 hingewiesen. Zeitgleich stand der Planentwurf auf der Homepage der Verbandsgemeinde Wallmerod zum Download bereit. Insbesondere auch den Straßenbaulastträgern, Straßenverkehrsbehörden und den betroffenen Gemeinden wurde die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Zu dem Planentwurf sind bis zum Ablauf des Anhörungszeitraums (10.08.2018) folgende Stellungnahmen eingegangen:

- 22.06.2018: Stellungnahme der Ortsgemeinde Oberahr  
(Zustimmende Kenntnisnahme)
- 12.07.2018: Stellungnahme der Ortsgemeinde Niederahr  
(Zustimmende Stellungnahme mit Anmerkungen zu Lärmproblemen durch die Neubaustrecke der B 255)
- 25.07.2018: Stellungnahme der Ortsgemeinde Meudt  
(Zustimmende Kenntnisnahme)
- 07.08.2018: Stellungnahme des Landesbetriebs Mobilität

(Fachliche Stellungnahme zu den geplanten Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre)

07.08.2018 Stellungnahme der Ortsgemeinde Ettinghausen  
(Zustimmende Stellungnahme mit Anmerkungen zu Lärmproblemen durch die Neubaustrecke der B 255)

Über die vorgebrachten Stellungnahmen und Anregungen hat der Verbandsgemeinderat in der Sitzung vom 13.09.2018 nach Behandlung in den vorberatenden Ausschüssen entschieden.

#### **4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans**

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei evaluiert.

#### **4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans**

Durch die Aufstellung des Lärmaktionsplanes hat die Verwaltung Arbeitszeit im Wert von ca. 2.800,00 € aufgewendet. Hinzu kommen noch arbeitsplatzbezogene Kosten pauschale Kosten lt. Rundschreiben des Ministeriums für Finanzen im Wert von rd. 200,00 €. Die beiden Kostenblöcke werden jedoch nicht kassenwirksam.

Die Umsetzung des Lärmaktionsplanes wird ebenfalls wieder Arbeitszeit der Mitarbeiter und arbeitsplatzbezogene Kosten auslösen. Diese werden sich nach überschlägiger Ermittlung mindestens auf ca. 3.000,00 € belaufen. Der Umsetzungsaufwand für externe Dienststellen kann nicht beziffert werden.

Außer Acht bleiben die Kostenpositionen, die mittelbar die Lärmaktionsplanung begünstigen bzw. begünstigt haben, primär aber aufgrund anderer Rechtsvorschriften verausgabt werden (z. B. Kosten für die B 255-Ortsumgehung: rd. 52 Millionen €).

#### **4.6 Weitere finanzielle Informationen**

Umgebungsärm verursacht oberhalb von Lärmpegeln LDEN = 50 dB(A) quantifizierbare und jährlich anfallende Lärmschadenskosten z. B. als Gesundheitskosten oder Immobilienwertverluste. Durch Lärmschutzmaßnahmen können die Lärmschadenskosten reduziert werden. Die Abnahme der Lärmschadenskosten ergibt einen Nutzen, der den Kosten für Lärmschutzmaßnahmen gegenübergestellt werden kann.

Da insbesondere die Maßnahmenoptionen für den Streckenabschnitt der B 8/L 300 in Herschbach (Oww.) noch nicht konkret feststehen, liegen keine validen Erkenntnisse zu den Maßnahmekosten vor, denen die Lärmschadenskosten gegenübergestellt werden könnten. Dieser Punkt wird ggf. bei der Fortschreibung der Planung weiter untersucht.

#### 4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Lärmaktionsplan der Verbandsgemeinde Wallmerod ist im Internet unter [www.wallmerod.de](http://www.wallmerod.de) abrufbar.

Wallmerod, den 13.09.2018

Klaus Lütkefedder  
Bürgermeister

